

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant: HANS L. TRAUTENBERG
Serial No.: Not Yet Assigned
Filed: Concurrent
Title: PROCESS AND APPARATUS FOR CREATION OF
ESTIMATED NAVIGATION SIGNAL ERROR INFORMATION

CLAIM FOR PRIORITY UNDER 35 U.S.C. §119

Commissioner for Patents
Washington, D.C. 20231

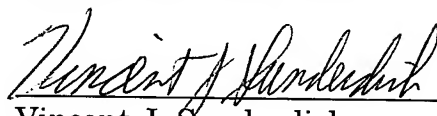
Sir:

The benefit of the filing date of prior foreign application No. 102 45 967.3,
filed in Germany on September 30, 2002, is hereby requested and the right of
priority under 35 U.S.C. §119 is hereby claimed.

In support of this claim, filed herewith is a certified copy of the original
foreign application.

Respectfully submitted,

September 29, 2003



Vincent J. Sunderdick
Registration No. 26,160

CROWELL & MORING, LLP
P.O. Box 14300
Washington, DC 20044-4300
Telephone No.: (202) 624-2500
Facsimile No.: (202) 628-8844

VJS:ast



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 45 967.3

Anmeldetag: 30. September 2002

Anmelder/Inhaber: Astrium GmbH,
München/DE

Bezeichnung: Verfahren und Anordnung zur Ermittlung von
geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen

IPC: G 01 S, H 04 B, G 01 C

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 04. September 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, followed by a circular official stamp of the German Patent and Trademark Office (DPMA). The stamp contains the text "DPMA" and "MÜNCHEN".

Verfahren und Anordnung zur Ermittlung von geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen

5

Die vorliegende Erfindung betrifft die Problematik der Ermittlung von geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen, wobei mehrere Empfangseinrichtungen Navigationssignale mindestens einer Navigationssignal-Sendeeinrichtung empfangen und mindestens eine Auswerte-Einrichtung die empfangenen Navigationssignale auswertet. Die Navigationssignal-Fehlerinformationen werden letztlich direkt oder indirekt an Teilnehmer-Endgeräte eines Funk-Navigationssystems übertragen, damit die Teilnehmer-Endgeräte aufgrund der Fehlerinformationen beispielsweise über die Genauigkeit von Messungen, die aufgrund von empfangenen Navigationssignalen durchgeführt wurden, informiert sind. Ein Funk-Navigationssystem kann beispielsweise mit Hilfe von terrestrischen Navigationssignal-Sendeeinrichtungen oder mit Hilfe von Navigationssatelliten oder anderen Flugkörpern als Navigationssignal-Sendeeinrichtungen realisiert werden.

- 20 Aus dem Stand der Technik sind bereits solche Maßnahmen grundsätzlich bekannt, wie beispielsweise aus US 6,114,992 ersichtlich wird. Um Navigationssignal-Fehlerinformationen zu ermitteln, wird nach den Maßnahmen aus dem Stand der Technik jeweils ein bestimmtes Fehlermodell herangezogen, welches auf empfangene Navigationssignale angewendet wird. Dies soll am Beispiel von Satelliten-
- 25 Navigationssystemen kurz erläutert werden. Zum entsprechenden Stand der Technik wird beispielhaft auf die bereits genannte US 6,144,992 verwiesen sowie auf S. P. Pullen et al., „Global Optimisation of GPS Augmentation Architectures using Genetic Algorithms“, ION GPS-95, Palm Springs, California, September 1995, im Internet abrufbar unter:
- 30 http://einstein.stanford.edu/gps/PDF/global_optimize_spp95.pdf

und auf W. Werner, „Towards Global Integrity“, International Symposium on Kinematic Systems in Geodesy, Geomatics and Navigation, KIS 2001, June 5-8, 2001, Banff, Canada, im Internet abrufbar unter:
http://www.ifen.com/publications/KIS2001_Paper.pdf

5

Bei Satelliten-Navigationssystemen können grundsätzlich sowohl Positionsfehler der Satellitenposition als auch Uhrfehler der Satellitenuhren auftreten. Bisher wird beim Stand der Technik die maximale Projektion des Positions- und Uhrfehlers der einzelnen Signale im Einsatzgebiet des Navigationssystems entweder modelliert als eine skalare lineare Funktion der Länge und Breite, als eine skalare lineare Funktion des Nord- und Ostwerts in einem ebenen Bezugssystem, in welchem sich die Signalquelle genau normal über dem Ursprung des Bezugssystem befindet, als maximale Projektion des vierdimensionalen Positions- und Uhrfehler oder als maximale Projektion eines dreidimensionalen Fehlers, wobei die ersten beiden

15 Komponenten den Fehler in Nord- bzw. Ostrichtung und die dritte Komponente den Uhr- oder Höhenfehler darstellen. Diese dritte Komponente bekommt also entweder einen räumlichen oder einen zeitlichen Charakter, der einmal für den Algorithmus zur Ermittlung der Navigationssignal-Fehlerinformationen festgelegt wird. Diese skalare Schätzung hat den Nachteil, dass sie für große Versorgungsgebiete nicht

20 funktioniert, die vierdimensionale Schätzung hat den Nachteil, dass deutlich mehr Beobachtungen als für die dreidimensionale Schätzung notwendig sind. Die bisher vorgeschlagenen dreidimensionalen Schätzungen haben den Nachteil, dass die Festlegung der Art der dritten Komponente a priori erfolgen muss, sich aber der optimale Charakter der dritten Komponente mit der Zeit und der Benutzerposition

25 ändert. Die Schätzung als skalare lineare Funktion des Nord- und Ostwerts hat den Nachteil, dass sie häufig eine schlechtere Fehlerbeschreibung liefert als die beiden dreidimensionalen Verfahren.

Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es, Möglichkeiten zur Ermittlung geschätzter

30 Navigationssignal-Fehlerinformationen für Navigationssignale mindestens einer Navigationssignal-Sendeeinrichtung bereitzustellen, die mit einer sehr kurzen

Beobachtungszeit und mit möglichst wenig Empfangseinrichtungen realisiert werden können. Diese Aufgabe wird gelöst durch die Merkmale der Ansprüche 1, 12, 15 und 16.

- 5 Ein erster Gegenstand der vorliegenden Erfindung ist ein Verfahren zur Ermittlung von geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen, wobei mehrere Empfangs-
einrichtungen Navigationssignale mindestens einer Navigationssignal-Sendeeinrich-
tung empfangen und mindestens eine Auswerte-Einrichtung die empfangenen
Navigationssignale auswertet. Weiterhin erfolgt bei diesem Verfahren eine – direkte
10 oder indirekte - Übertragung von Navigationssignal-Fehlerinformationen an
Teilnehmer-Endgeräte eines Funk-Navigationssystems. Eine indirekte Übertragung
kann z. B. dadurch erfolgen, dass Navigationssignal-Fehlerinformationen zunächst
an andere Einrichtungen - innerhalb oder außerhalb des Funk-Navigationssystems –
übermittelt werden.

15

Das erfindungsgemäße Verfahren zeichnet sich nun dadurch aus, dass

- von der Auswerte-Einrichtung mehrere Fehlermodelle herangezogen werden,
- 20 - in Abhängigkeit von mindestens einer definierten Auswahlnorm eines der
mehreren Fehlermodelle ausgewählt wird,
- das ausgewählte Fehlermodell zur Ermittlung der geschätzten Navigations-
signal-Fehlerinformationen auf die empfangenen Navigationssignale angewen-
25 det wird und
- die ermittelten Fehlerinformationen an das Funk-Navigationssystem und/oder
Teilnehmer-Endgeräte übertragen werden.
- 30 Werden die Fehlerinformationen zunächst an das Funk-Navigationssystem und nicht
direkt an die Teilnehmer-Endgeräte übertragen, so können geeignete Instanzen des

Funk-Navigationssysteme die Übertragung der Fehlerinformationen an die Teilnehmer-Endgeräte in an sich bekannter Weise übernehmen.

Die Erfindung hat den Vorteil, dass statt einer starren Wahl eines Fehlermodells eine flexible oder gar dynamische Wahl von Fehlermodellen erfolgt. Die Wahl des Fehlermodells kann entweder zu bestimmten Zeitpunkten oder periodisch, also zeitereignis-gesteuert erfolgen, sie kann aber auch gesteuert durch bestimmte tatsächliche Ereignisse oder Signalisierungen erfolgen.

Durch die erfindungsgemäße Wahl der Fehlermodelle wird garantiert, dass das geeignetste Fehlermodell ausgewählt wird und zusätzlich zur Fehlerschätzung der Navigationssignale bevorzugt auch der Fehler der jeweiligen Fehlerschätzung geschätzt und entsprechend berücksichtigt werden kann. Weiterhin kann durch die Auswahl des geeigneten Fehlermodells auch mit einer geringeren Zahl von Empfangseinrichtungen eine ausreichende Genauigkeit des Verfahrens erreicht werden und andererseits ein Fehlermodell ausgewählt werden kann, dass für einen möglichst großen Bereich eines Empfangsgebietes für Navigationssignale möglichst geringe Fehler garantiert.

Das Verfahren kann insbesondere so ausgelegt werden, dass die Fehlermodelle eine erste Anzahl von allen Fehlermodellen gemeinsamen Fehlerkomponenten aufweisen und eine zweite Anzahl von individuellen Fehlerkomponenten aufweisen, die für jedes Fehlermodell individuell definiert sind. Damit unterscheiden sich die Fehlermodelle bevorzugt nicht in allen Fehlerkomponenten, sondern lediglich in einigen Komponenten, die alternativ gewählt werden können, wohingegen andere Fehlerkomponenten gleich bleiben. Beispiele für solche Fehlerkomponenten sind die bereits eingangs genannten Fehler in Nord- bzw. Ostrichtung und der Uhr- oder Höhenfehler.

Es kann dieses Verfahren auch derart weitergebildet sein, dass sich die individuellen Fehlerkomponenten als Linearkombinationen von definierten Basis-Fehlerkomponenten ergeben. Es können also neben den bisher gebräuchlichen, eingangs genannten

- reinen Fehlerkomponenten also auch gemischte Fehlerkomponenten vorgesehen werden, die sich aus Basis-Fehlerkomponenten ergeben. Solche Basis-Fehlerkomponenten können die bisher gebräuchlichen, eingangs genannten reinen Fehlerkomponenten sein. Es kann also beispielsweise eine gemischte räumlich-zeitliche Fehlerkomponente aus den bisher gebräuchlichen, eingangs genannten reinen Fehlerkomponenten gebildet werden. Deshalb kann vorgesehen werden, dass die Basis-Fehlerkomponenten mindestens eine räumliche Fehlerkomponente und mindestens eine zeitliche Fehlerkomponente umfassen. Hierdurch kann die Variationsmöglichkeit des Verfahrens und damit letztlich die Genauigkeit weiter optimiert werden.

Als definierte Auswahlnorm prinzipiell jede geeignete Norm herangezogen werden, die eine Ermittlung des Fehlermodells in der gewünschten Weise erlaubt.

- 15 Als definierte Auswahlnorm kann beispielsweise die Varianz der geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen auf einem Referenzgitter in einem definierten Empfangsgebiet herangezogen werden. Es kann aber auch als definierte Auswahlnorm die Summe der Beträge oder der Quadrate der geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen an den Orten der Empfangseinrichtungen herangezogen werden. Eine weitere Alternative ist, dass als definierte Auswahlnorm das Maximum der Beträge oder der Quadrate der geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen an den Orten der Empfangseinrichtungen herangezogen wird. Aber es kann auch als definierte Auswahlnorm das Integral über den Betrag oder die Quadrate der geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen im definierten Empfangsgebiet herangezogen werden. Schließlich kann auch alternativ als definierte Norm das Maximum der Beträge oder der Quadrate der geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen im definierten Empfangsgebiet herangezogen werden.

- Die hier genannten Auswahlnormen stellen einige geeignete Beispiele für geeignete Auswahlnormen dar, es ist diese Aufzählung jedoch nicht abschließend, so dass im Sinne der vorliegenden Erfindung auch andere Auswahlnormen gewählt werden können.

Um einen weiteren Freiheitsgrad bei der Optimierung der Fehlerinformationen zu erzielen, kann vorgesehen werden, dass die geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen örtlich und/oder zeitlich gewichtet werden. So kann beispielsweise
5 vorgesehen werden, dass die geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen abhängig von der Dichte der Teilnehmer-Endgeräte im Empfangsgebiet gewichtet werden. Die Gewichtung kann aber auch in Abhängigkeit von anderen Faktoren erfolgen.

10 Ein weiterer Gegenstand der vorliegenden Erfindung ist eine Auswerte-Einrichtung zur Auswertung von Navigationssignalen eines Funk-Navigationssystems. Gemäß der Erfindung weist die Auswerte-Einrichtung folgendes auf:

- 15 - einen Fehlermodell-Speicher zur Speicherung von Fehlermodellen für empfangene Navigationssignale des Funk-Navigationssystems,
- eine Verarbeitungs-Einrichtung ausgebildet zur Auswahl eines Fehlermodells in Abhängigkeit von einer definierten Auswahlnorm und zur Anwendung des ausgewählten Fehlermodells auf empfangene Navigationssignale und
- 20 - eine Einrichtung zur Übertragung von Navigationssignal-Fehlerinformationen an das Funk-Navigationssystem und/oder Teilnehmer-Endgeräte.

Die entsprechenden Vorteile der Erfindung ergeben sich analog zu den bereits
25 dargestellten Vorteilen des erfindungsgemäßen Verfahrens.

Wie bereits dargestellt sind verschiedene Arten der Ausbildung von Funk-Navigationssystemen möglich, entsprechend sind auch die Auswerte-Einrichtungen anzupassen. So kann beispielsweise die Auswerte-Einrichtung als Auswerte-Einrich-
30 tung mindestens eines Satelliten-Navigationssystems ausgebildet sein. Weiterhin kann die Auswerte-Einrichtung so ausgebildet sein, dass sie zur Durchführung von

einzelnen oder mehreren der vorstehend genannten Verfahrensschritte angepasst ist.

Ein weiterer Gegenstand der vorliegenden Erfindung ist ein Computer-Programm zur Ermittlung von geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen eines Funk-Navigationssystems, wobei das Computer-Programm für ein Zusammenwirken mit Einrichtungen einer vorgenannten Auswerte-Einrichtung ausgebildet ist und wobei das Computer-Programm weiterhin ausgebildet ist

- 10 - zum Steuern des Auslesens mehrerer Fehlermodelle aus einem Fehlermodell-Speicher,
- zur Auswahl eines der mehreren Fehlermodelle in Abhängigkeit von mindestens einer definierten Auswahlnorm,
- 15 - zur Ermittlung der geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen unter Anwendung des ausgewählten Fehlermodells auf die empfangenen Navigationssignale und
- zur Steuerung der Übertragung der ermittelten Fehlerinformationen an das Funk-Navigationssystem und/oder Teilnehmer-Endgeräte.

Ein letzter Gegenstand der vorliegenden Erfindung ist ein Computer-Programm-Produkt beinhaltend einen maschinenlesbaren Programmträger, auf dem ein vorstehend genanntes Computer-Programm in Form von elektronisch auslesbaren Steuersignalen gespeichert ist. Die Steuersignale können in jeder geeigneten Form gespeichert sein, die elektronische Auslesung kann dann entsprechend durch elektrische, magnetische, elektromagnetische, elektrooptische oder sonstige elektronische Verfahren erfolgen. Beispiele für solche Programmträger sind Magnetbänder, Disketten, Festplatten, CD-ROM oder Halbleiterbausteine.

Nachfolgend wird anhand der Figur 1 ein spezielles Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung im Rahmen eines Satelliten-Navigationssystems erläutert.

Es zeigt:

Fig. 1: Satelliten-Navigationssystem, Empfangseinrichtungen und Auswerte-
Einrichtung zur Ermittlung von geschätzten Navigationssignal-Fehlerin-
formationen

Figur 1 zeigt ein Satelliten-Navigationssystem 2, welches aus mehreren Navigations-
satelliten 1a, 1b, 1c, 1d besteht, die sich jeweils in einem entsprechenden Orbit um
die Erde befinden. Diese Navigationssatelliten 1a, 1b, 1c, 1d senden
Navigationssignale aus, welche auf der Erde von entsprechenden
Empfängereinrichtungen empfangen werden können. Ein Beispiel für solche
Empfängereinrichtungen sind Teilnehmer-Endgeräte (User Terminal) UT. In Figur 1
sind weitere Empfangseinrichtungen (Receiver Unit) RU1, RU2, RU3, RU4
dargestellt, die mit einer Auswerte-Einrichtung (Evaluation Unit) EU datentechnisch
verbunden sind. Die Auswerte-Einrichtung EU weist einen Fehlermodel-Speicher
(Error Model Memory) MM auf, in dem mehrere Fehlermodelle für empfangene
Navigationssignale des Funk-Navigationssystems 2 gespeichert sind. Der
Fehlermodel-Speicher MM ist datentechnisch mit einer Verarbeitungs-Einrichtung
(Processing Unit) PU verbunden, welche ausgebildet ist zur Auswahl eines der im
Fehlermodel-Speicher MM gespeicherten Fehlermodelle in Abhängigkeit von einer
definierten Auswahlnorm und zur Anwendung des ausgewählten Fehlermodells auf
Navigationssignale, welche mit Hilfe der Empfangseinrichtungen RU1, RU2, RU3,
RU4 empfangen wurden und an die Verarbeitungs-Einrichtung PU weitergeleitet
wurden. Die Verarbeitungs-Einrichtung PU erzeugt auf Basis des ausgewählten
Fehlermodells und der empfangenen Navigationssignale geschätzte
Navigationssignal-Fehlerinformationen in Form von Integritätsdaten (Integrity Data).
Solche Integritätsdaten sind grundsätzlich aus dem Stand der Technik bekannt.
Diese Integritätsdaten werden von der Auswerte-Einrichtung EU mit Hilfe einer
entsprechenden Einrichtung (Integrity Data Transmission Unit) IDTU entweder direkt
an Teilnehmer-Endgeräte UT übertragen oder an geeignete Einrichtungen des
Satelliten-Navigationssystems 2 übertragen.

Die Auswerte-Einrichtung EU kann insbesondere mit Hilfe eines Computer-Programms zur Ermittlung von geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen, also von Integritätsdaten, des Satelliten-Navigationssystems nach dem bereits beschriebenen Verfahren eingerichtet werden, wenn die sonstigen Hardware-Voraussetzungen in der Auswerte-Einrichtung EU gegeben sind. Das Computer-Programm ermöglicht dann insbesondere im Zusammenwirken mit der Verarbeitungseinrichtung PU, dem Fehlermodell-Speicher MM und der Übertragungseinrichtung IDTU die Steuerung des Auslesens und die Auswahl von Fehlermodellen aus dem Fehlermodell-Speicher MM, die Ermittlung der Integritätsdaten auf Basis des ausgewählten Fehlermodells und der empfangenen Navigationssignale sowie die Steuerung Übertragung der Integritätsdaten. Das Computer-Programm kann bevorzugt mit Hilfe eines Computer-Programm-Produktes in die Auswerte-Einrichtung EU eingebracht werden, wobei das Computer-Programm-Produkt einen maschinenlesbaren Programmträger (Data Carrier) DC beinhaltet, auf dem das Computer-Programm in Form von elektronisch auslesbaren Steuersignalen gespeichert ist. Beispiele wären eine Chipkarte oder ein ähnlicher Träger mit einem Halbleiterchip, in dem das Computerprogramm gespeichert ist oder eine CD-ROM. Es sind aber auch alle anderen geeigneten Arten von Computer-Programm-Produkten anwendbar.

Im folgenden soll ein Beispiel für die konkrete Ermittlung von geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen dargestellt werden, die in einer Auswerte-Einrichtung erfolgt. Natürlich sind auch andere Ermittlungsverfahren denkbar, wie sich dem Fachmann ohne weiteres erschließt.

1. Ein erster Schritt umfasst die Wahl von Konfigurationsparametern alpha und gamma, beispielsweise $(0,1), (1,0), (2,-1), (-1,2), (0.5,0.5)$ Diese Konfigurationsparameter dienen zur Bildung von Linearkombinationen von zwei möglichen Basis-Fehlerkomponenten, in diesem Fall einer räumlichen (radialen) und einer zeitlichen (Uhrfehler) Basis-Fehlerkomponente, für die dritte von drei Fehlerkomponenten. Es bleiben als zwei der drei Fehlerkomponenten gleich (räumlicher Fehler in Nordrichtung und Ostrichtung), dagegen wird eine dritte

Fehlerkomponente durch geeignete Linearkombination von zwei Basis-Fehlerkomponenten gebildet und im Verfahren modifiziert.

- 5 2. In einem zweiten Schritt wird eine Design-Matrix erstellt.
Hierzu werden folgende Ausgangsgrößen verwendet:

xs,ys,zs	Nominale Position einer Navigationssignal-Sendeeinrichtung, also hier eines Satelliten, in ECEF-Koordinaten (earth centered, earth fixed), hier nur für eine Navigationssignal-Sendeeinrichtung
xr,yr,zr	Positionen von Empfangseinrichtungen in ECEF-Koordinaten, Enthalten in einem Vektor der Länge m
alpha, gamma	Konfigurationsparameter

Es werden nun folgende Berechnungen durchgeführt:

10 dx = xs-xr;
dy = ys-yr;
dz = zs-zr;

15 cx = ys*zr-zs*yr;
cy = zs*xr-xs*zr;
cz = xs*yr-ys*xr;

20 ps = sqrt(xs.*xs + ys.*ys);
Rs = sqrt(xs.*xs + ys.*ys + zs.*zs);
dR = sqrt(dx.*dx + dy.*dy + dz.*dz);

East = cz ./(ps*dR);
North = (xs.*cy-ys.*cx) ./(ps*Rs*dR);
Up = (xs.*dx+ys.*dy+zs.*dz) ./(Rs*dR);

Als Ergebnis bildet man eine Design-Matrix X , in der die oben berechneten Größen wie folgt zusammengefasst werden:

$$X = [\text{East, North, } \alpha \cdot \text{ones}(\text{size}(\text{East})) + \gamma \cdot \text{Up}];$$

5 Man erhält als Ergebnis dieses Berechnungsschrittes also:

X	Design-Matrix der Größe (m,3)
---	-------------------------------

3. In einem dritten Schritt erfolgt die Schätzung von drei Fehlerkomponenten der Navigationssignal-Fehlerinformationen auf Basis der ermittelten Positionen.

Hierzu werden folgende Ausgangsgrößen verwendet:

X	Design-Matrix der Größe (m,3)
P	Gewichtung der Messungen für verschiedene Empfangseinrichtungen in Form einer Diagonalmatrix der Größe (m,m)
y	Positionsmessungen für die verschiedenen Empfänger, enthalten in einem Vector der Länge m

Dieser dritte Schritt stellt ein Least Square-Verfahren dar. Es werden folgende Berechnungen durchgeführt:

$G = \text{Cholesky factorisierung}(P);$

$X = G * X;$

$y = G * y;$

$\text{varCov} = \text{inv}(X.^*X);$

$\text{beta} = \text{varCov} * X.' * y;$

$e = X * \text{beta} - y;$

$n = \text{length}(y);$

$u = \text{length}(\text{beta});$

$\text{sigma2} = e.' * e / (n-u);$

$\text{varCov} = \text{sigma2} .* \text{varCov};$

Man erhält als Ergebnis dieses Berechnungsschrittes:

beta	Vektor mit dem geschätzten Fehler in Ostrichtung (East), in Nordrichtung (North) und einer weiteren geschätzten Fehlerkomponente für die entsprechende Navigationssignal-Sendeeinrichtung, also den entsprechenden Satelliten
varCov	Varianz-Kovarianz-Matrix für die geschätzten Komponenten in beta

4. Es wird dann erneut die Design-Matrix aus Schritt 2 berechnet, aber dabei werden nun die Positionen der Empfangseinrichtungen durch Positionen ersetzt, für die geschätzte Navigationssignal-Fehlerinformationen ermittelt werden sollen, beispielsweise für ein Referenzgitter in dem definierten Empfangsgebiet.

5. Es werden dann geschätzte Navigationssignal-Fehlerinformationen e_{err} und die entsprechende Standardabweichung e_{sig} dieser Navigationssignal-Fehlerinformationen berechnet gemäß

$$e_{err} = \text{beta} * X$$

$$e_{sig} = \text{sqrt}(\text{dot}(X, \text{varCov} * X))$$

6. Nun wird beispielsweise das Maximum von e_{err} auf dem Referenzgitter für die oben gewählte Kombination von α und γ ermittelt.

7. Dann wird das Minimum von e_{err} und einem Wert e_{err_min} ermittelt und in e_{err_min} gespeichert. Wird dieser Schritt zum ersten mal durchgeführt, so wird e_{err_min} zunächst gleich e_{err} gesetzt.

8. Es wird nun eine neue Kombination von Konfigurationsparametern α und γ gewählt und erneut der Schritt 2 durchgeführt oder die Prozedur beendet, wenn alle vorgegebenen Kombination von Konfigurationsparametern α und γ einmal verwendet wurden.

9. e_{err_min} ergibt sich dann als maximaler geschätzter Navigationssignal-Fehler. Das entsprechende Fehlermodell mit drei Fehlerkomponenten ergibt sich aus dem Nord-Fehler, dem Ost-Fehler und der Linearkombination der Basis-Fehlerkomponenten basierend auf der Kombination der Konfigurationsparameter alpha und gamma, die zu dem entsprechenden Wert von $e_{err} = e_{err_min}$ gehört.
- 5

Patentansprüche

1. Verfahren zur Ermittlung von geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen, wobei mehrere Empfangseinrichtungen (RU1, RU2, RU3, RU4) Navigationssignale mindestens einer Navigationssignal-Sendeeinrichtung empfangen und mindestens eine Auswerte-Einrichtung (EU) die empfangenen Navigationssignale auswertet, und zur Übertragung von Navigationssignal-Fehlerinformationen an Teilnehmer-Endgeräte (UT) eines Funk-Navigationssystems (2), **dadurch gekennzeichnet, dass**

- von der Auswerte-Einrichtung (EU) mehrere Fehlermodelle herangezogen werden,
- in Abhängigkeit von mindestens einer definierten Auswahlnorm eines der mehreren Fehlermodelle ausgewählt wird,
- das ausgewählte Fehlermodell zur Ermittlung der geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen auf die empfangenen Navigationssignale angewendet wird und
- die ermittelten Fehlerinformationen an das Funk-Navigationssystem (2) und/oder Teilnehmer-Endgeräte (UT) übertragen werden.

2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Fehlermodelle eine erste Anzahl von allen Fehlermodellen gemeinsamen Fehlerkomponenten aufweisen und eine zweite Anzahl von individuellen Fehlerkomponenten aufweisen, die für jedes Fehlermodell individuell definiert sind.

3. Verfahren nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass sich die individuellen Fehlerkomponenten als Linearkombinationen von definierten Basis-Fehlerkomponenten ergeben.

4. Verfahren nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Basis-Fehlerkomponenten mindestens eine räumliche Fehlerkomponente und mindestens eine zeitliche Fehlerkomponente umfassen..
- 5
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass als definierte Auswahlnorm die Varianz der geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen auf einem Referenzgitter in einem definierten Empfangsgebiet herangezogen wird.
- 10
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass als definierte Auswahlnorm die Summe der Beträge oder der Quadrate der geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen an den Orten der Empfangseinrichtungen (RU1, RU2, RU3, RU4) herangezogen werden.
- 15
7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass als definierte Auswahlnorm das Maximum der Beträge oder der Quadrate der geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen an den Orten der Empfangseinrichtungen (RU1, RU2, RU3, RU4) herangezogen wird.
- 20
8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass als definierte Auswahlnorm das Integral über den Betrag oder die Quadrate der geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen im definierten Empfangsgebiet herangezogen wird.
- 25
9. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass als definierte Norm das Maximum der Beträge oder der Quadrate der geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen im definierten Empfangsgebiet herangezogen wird.
- 30

10. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass die geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen örtlich und/oder zeitlich gewichtet werden.

5 11. Verfahren nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet**, dass die geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen abhängig von der Dichte der Teilnehmer-Endgeräte (UT) im Empfangsgebiet gewichtet werden.

10 12. Auswerte-Einrichtung (EU) zur Auswertung von Navigationssignalen eines Funk-Navigationssystems (2), aufweisend

- einen Fehlermodell-Speicher (MM) zur Speicherung von Fehlermodellen für empfangene Navigationssignale des Funk-Navigationssystems (2),

15 - eine Verarbeitungs-Einrichtung (PU) ausgebildet zur Auswahl eines Fehlermodells in Abhängigkeit von einer definierten Auswahlnorm und zur Anwendung des ausgewählten Fehlermodells auf empfangene Navigationssignale und

20 - eine Einrichtung (IDTU) zur Übertragung von Navigationssignal-Fehlerinformationen an das Funk-Navigationssystem (2) und/oder Teilnehmer-Endgeräte (UT).

25 13. Auswerte-Einrichtung nach Anspruch 12, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Auswerte-Einrichtung (EU) als Auswerte-Einrichtung mindestens eines Satelliten-Navigationssystems (2) ausgebildet ist.

14. Auswerte-Einrichtung nach Anspruch 12 oder 13, ausgebildet zur Durchführung eines Verfahrens nach einem der Ansprüche 5 bis 11.

30 15. Computer-Programm zur Ermittlung von geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen eines Funk-Navigationssystems (2), wobei das Computer-

Programm für ein Zusammenwirken mit Einrichtungen (PU, MM, IDTU) einer Auswerte-Einrichtung (EU) nach einem der Ansprüche 12 bis 14 ausgebildet ist und wobei das Computer-Programm weiterhin ausgebildet ist

- 5 - zum Steuern des Auslesens mehrerer Fehlermodelle aus einem Fehlermodell-Speicher (MM),
- zur Auswahl eines der mehreren Fehlermodelle in Abhängigkeit von mindestens einer definierten Auswahlnorm,
- 10 - zur Ermittlung der geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen unter Anwendung des ausgewählten Fehlermodells auf die empfangenen Navigationssignale und
- 15 - zur Steuerung der Übertragung der ermittelten Fehlerinformationen an das Funk-Navigationssystem (2) und/oder Teilnehmer-Endgeräte (UT).

- 16. Computer-Programm-Produkt beinhaltend einen maschinenlesbaren Programmträger (DC), auf dem ein Computer-Programm nach Anspruch 15 in
20 Form von elektronisch auslesbaren Steuersignalen gespeichert ist.

Zusammenfassung

Beschrieben wird eine Möglichkeit zur Ermittlung von geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen. Dabei werden von einer Auswerte-Einrichtung mehrere Fehlermodelle herangezogen und es wird in Abhängigkeit von mindestens einer definierten Auswahlnorm eines der mehreren Fehlermodelle ausgewählt. Das ausgewählte Fehlermodell wird zur Ermittlung der geschätzten Navigationssignal-Fehlerinformationen auf die empfangenen Navigationssignale angewendet und es werden die ermittelten Fehlerinformationen an das Funk-Navigationssystem und/oder Teilnehmer-Endgeräte übertragen.

Fig. 1

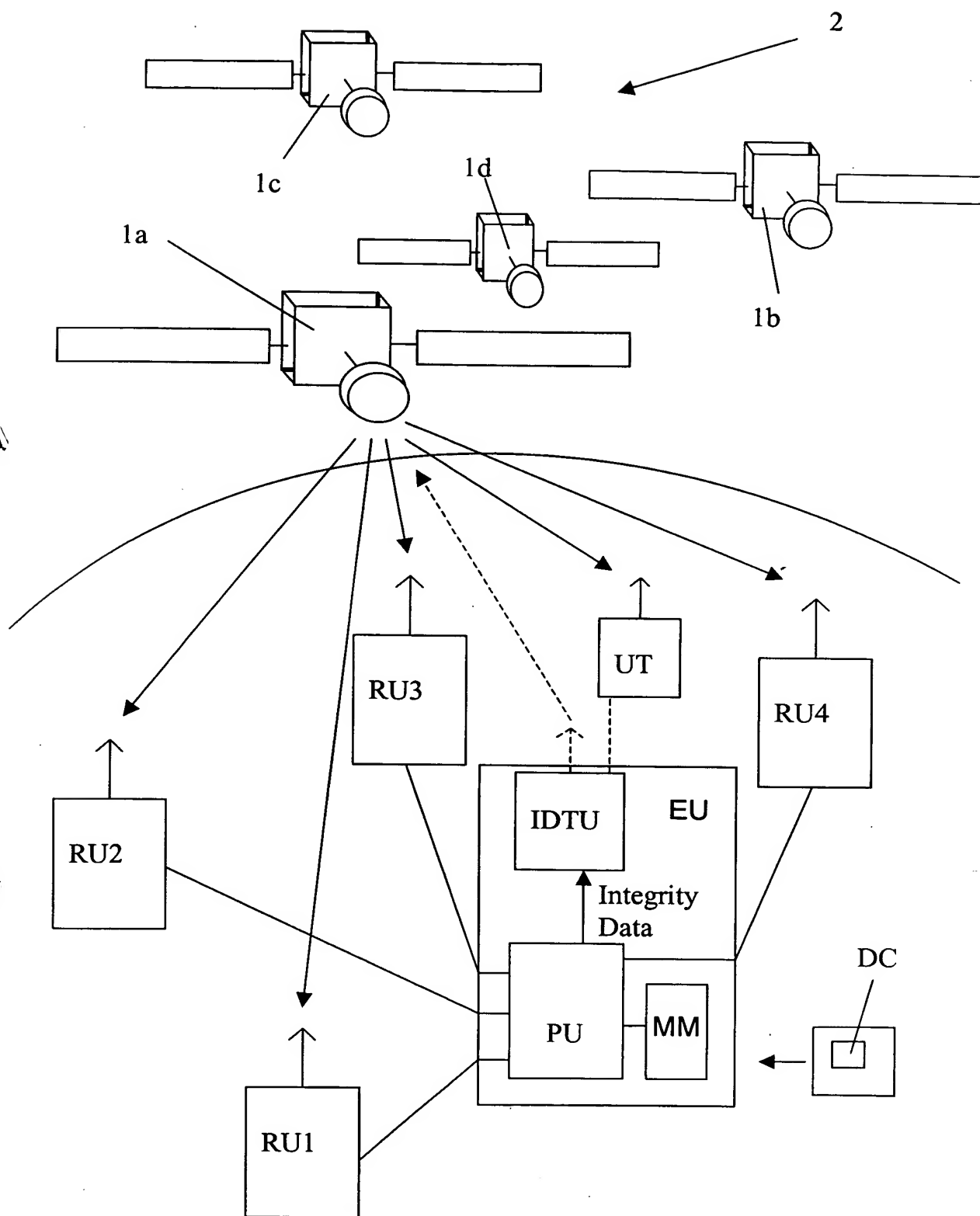


Fig. 1